

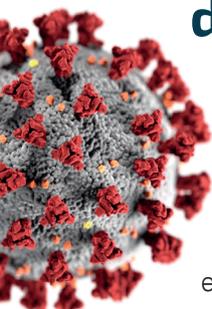
# WEICHEN STELLEN

**MOFAIR**

Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

SCHWERPUNKTAUSGABE: CORONA-KRISE UND DIE FOLGEN

## Schutzschirm für den Klimaschutz Mit dem öffentlichen Verkehr durch die Krise und wieder hinaus



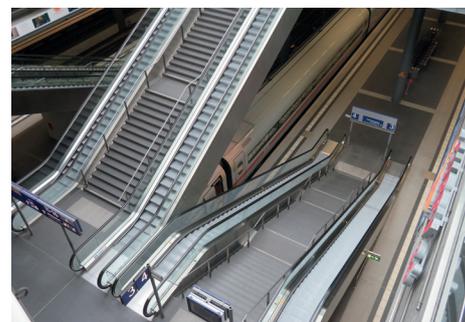
Ende Dezember: die ersten Meldungen über ein neuartiges Coronavirus; Ende Januar: der erste Infizierte in Deutschland. Ab Ende Februar ging es plötzlich sehr schnell: Reisende in Flugzeugen und Fernverkehrszügen wurden plötzlich weniger. Die ersten Regionalzüge hielten in Bahnhöfen an und fuhrten nicht weiter, weil sich ein Verdachtsfall an Bord befand – der meist nur eine normale Erkältung hatte.

Spätestens ab Mitte März mit den Schulschließungen und den rigorosen Kontaktbeschränkungen war im öffentlichen Verkehr nichts mehr so wie es war. Die Fahrgastzahlen lagen nur noch bei einem Fünftel oder gar nur einem Zehntel des Üblichen. Aus Sorge, dass bei einem erhöhten Krankenstand beim Netzbetreiber ungeplante Löcher in die Fahrpläne gerissen werden könnten, verringerten SPNV-Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen ihr Verkehrsangebot im Bundesdurchschnitt auf etwa 75 %.

Bei den Verkehrsunternehmen blieben die Kosten weitgehend bestehen – Züge müssen weiterhin finanziert und gewartet werden, Personal bezahlt werden. Neue Kosten für verstärkte Reinigung kamen hinzu. Kurzarbeit wurde im Nahverkehr fast überall vermieden, betriebsbedingte Kündigungen gab es nirgendwo. Denn Personal ist äußerst knapp, alle Unternehmen wollen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter binden, um den Wiederhochlauf nicht zu gefährden.

Die Fahrgeldeinnahmen gingen dramatisch zurück. Im Eisenbahnregionalverkehr, bei dem die Zahl der Abonnenten im Vergleich zu den Verkehrsverbänden geringer ist, gab es Einnahmenverluste von bis zu 90%. Die vertraglich gebundenen EVU haben schlagartig erhebliche Liquiditätsprobleme. Das gilt zum einen für Unternehmen in Nettoverträgen, die das Einnahmenrisiko tragen und nur ein geringes Leistungsentgelt vom Aufgabenträger erhalten. Stark betroffen sind auch Unternehmen im Bruttovertrag, in dem die monatlichen Abschläge, die das Unternehmen vom Aufgabenträger erhält, immer schon mit den prognostizierten Fahrgeldeinnahmen saldiert werden. Am Ende des Jahres würde das Unternehmen zwar einen Ausgleich erhalten – nur wäre es bis dahin schon insolvent.

Als erstes muss die Liquidität der SPNV-Unternehmen gesichert werden, um Pleiten zu vermeiden. Daher einigten sich Aufgabenträger und EVU darauf, dass die im Verkehrsvertrag vereinbarten Leis-



*Das gab es seit der Eröffnung 2006 nie: Der Berliner Hauptbahnhof praktisch ausgestorben.*

© mofair.



*Reisezentrum geschlossen, und auch niemand am Automat – keiner kauft Fahrausweise.*

© mofair.



*Auch im Bus gab wurden keine Tickets verkauft.*

© mofair.

tungsentgelte weitergezahlt werden, auch wenn das Zugangebot krisenbedingt reduziert wird („Bezahlt wie bestellt“, nicht „bezahlt wie gefahren“). Außerdem verzichten die Aufgabenträger auf die Pönalisierung bestimmter nicht erbrachter Leistungen, z. B. wenn der personenbediente Fahrkartenverkauf coronabedingt eingestellt wurde oder keine Fahrkartenkontrolle im Fahrzeug mehr stattfand, um die Ansteckungsgefahr für die Mitarbeiter zu minimieren. Leider hat die DB Regio die vertraglich vereinbarten Abschlagszahlungen aus Tarifkooperationen wegen der Krise auf Null gesetzt und dadurch das Liquiditätsproblem wieder verschärft.

Aber es geht nicht nur um Liquidität: Insgesamt werden bis Ende des Jahres 2020 zwischen fünf bis sieben Milliarden Euro in den Kassen der Unternehmen und der Aufgabenträger des Nahverkehrs (Busse, Straßen- und U-Bahnen sowie SPNV) fehlen. Im April 2020, auf dem Tiefpunkt des Lockdowns, werden es allein ca. eine Milliarde Euro gewesen sein. Relativ zu Automobil- oder Luftfahrtindustrie, sind das aber noch immer moderate Zahlen.

Zwar werden die Fahrgastzahlen wieder steigen, aber das wird sehr lange dauern. Auch wenn es keine befürchtete „zweite Welle“ der Infektionen gibt, kann man recht sicher sein, dass die Fahrgastzahlen auch am Ende des Jahres noch weit unter den Vorjahreswerten liegen werden.

In dieser Situation haben die BAG-SPNV, der Verband der Verkehrsunternehmen (VDV), der Bundesverband der Omnibusunternehmer (bdo) und mofair das Konzept eines „Rettungsschirms“ für den öffentlichen Verkehr entwickelt. Grundidee ist, dass die fehlenden Fahrgeldeinnahmen – nicht erzielt aufgrund behördlicher Festlegungen, während die Verkehrsunternehmen den Betrieb nicht einstellen konnten – nicht an die einzelnen Unternehmen gezahlt werden sollen. Stattdessen sollten Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand über die vorhandenen Finanzbeziehungen wie die Einnahmenaufteilungen der Verkehrsverbünde und des Eisenbahntarifs fließen. Auf diese Weise würden die Unternehmen der Daseinsvorsorge ohne Wettbewerbsverzerrungen Insolvenz geschützt.

Das Konzept wird nun zwischen Bund und den Bundesländern diskutiert. Damit der öffentliche Verkehr seine Aufgaben bei der Mobilitätssicherung für die ganze Bevölkerung und bei der Bewältigung des Klimawandels auch künftig leisten kann, ist eine zügige Einigung dringend nötig.

## Zurück zur Normalität

### Behutsames Hochfahren – Ansteckungsgefahr minimieren

In den Wochen des Lockdowns, in denen große Teile der Bevölkerung im Homeoffice zubrachten, waren die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs nur schwach besetzt. So fiel es leicht, den Abstand von 1,5m einzuhalten. Wenn jetzt wieder mehr Menschen an ihre Arbeitsplätze und die Schülerinnen und Schüler in die Schulen zurückkehren, wird es schwieriger. Eine wichtige Maßnahme wird die Entzerrung der Arbeits- und Schulzeiten sein.

Bei strikter Einhaltung des Abstandsgebots wären mehr Kapazitäten in den Verkehrsmitteln notwendig – mindestens das Vierfache,



Aus einem Zug der stärksten Regional-expresslinie in Berlin und Brandenburg steigen ganze drei Fahrgäste aus.



mofair, BAG-SPNV, VDV und bdo haben ihr Konzept für den Rettungsschirm gegenüber Bund und Ländern präsentiert.



Bis vor ein paar Tagen noch ein Luxusartikel, den man eigentlich nicht wegwirft: Mund-Nasen-Schutz



Das Robert-Koch-Institut in Berlin-Wedding: Hören auf den Expertenrat zum Umgang mit der Krise.

eher mehr. Das ist nicht machbar, weder Fahrzeuge, noch Fahrer, noch Trassen wären dafür vorhanden. Und der Umstieg ins eigene Auto wird im Stau enden und wäre für den Klimaschutz verheerend.

Daher haben sich die Vertreter aller öffentlichen Verkehrsmittel – auch des Luftverkehrs – einhellig für eine verkehrsmittelübergreifende und bundeseinheitliche Maskenpflicht ausgesprochen. Denn in der Straßenbahn ist die Ansteckungsgefahr nicht höher als im Carsharing oder im Flugzeug.

Alle Verkehrsunternehmen werden den Luftaustausch in den „Gefäßen“ über Lüftungen und Öffnen der Türen an allen Stationen anregen und über alle Informationskanäle eine möglichst gute Verteilung der Fahrgäste in den Fahrzeugen anstreben, um die Ansteckungsgefahr so weiter zu verringern.

## Markttragfähigkeit Null Stornogebühren weiter aussetzen

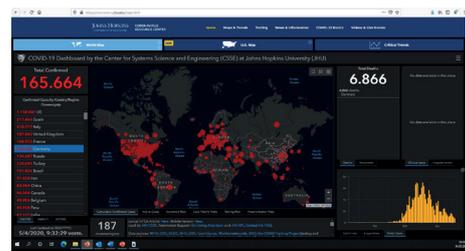
Wenn im Eisenbahnverkehr geplante Fahrten nicht stattfinden, müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Infrastrukturunternehmen (meist der DB Netz) Stornoentgelte zahlen. Beim Stationsbetreiber DB Station&Service sind Stornierungen gar nicht vorgesehen: Auch wenn der Zug nicht fährt, sind die Stationsentgelte fällig. Nun können die EVU aber nichts dafür, wenn sie krisenbedingt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger nicht fahren sollen oder im Fernverkehr aufgrund fehlender Einnahmen nicht mehr fahren können.

Nach einigem Hin und Her setzte die DB Netz daraufhin zwischen Mitte März und dem 10. Mai 2020 im Benehmen mit der Bundesnetzagentur alle Stornogebühren pauschal aus. DB Station&Service hat bisher nur angekündigt, „keine Rechnungen schreiben“ zu wollen. Auch hier muss es eine pauschale Regelung geben. Kein EVU verzichtet leichtfertig auf Fahrten.

Auch für die kommenden Monate, vielleicht sogar länger, sollten Stornogebühren ausgesetzt bleiben. Und für die eigenwirtschaftlichen Verkehre des SPFV würde es helfen, wenn wenigstens für eine Zeit nur die Grenzkosten als Trassengebühren berechnet würden. Denn derzeit weiß niemand, wie schnell sich der Markt wieder erholt. Wenn DB Netz und Station&Service gleich wieder die Vollkosten erheben, wird der Neustart länger dauern.

## Fernverkehr – Teil der Daseinsvorsorge? Unterstützung nach einheitlichen Regeln

Verkehrsunternehmen im Fernverkehr auf der Schiene sind eigenwirtschaftlich unterwegs, d. h. sie müssen ihre Kosten durch Ticketeinnahmen bestreiten. In der Corona-Krise blieben die Fahrgäste jedoch weg. Nicht nur das: Angesichts der Ticketstornierungen und



An diese Website hat man sich gewöhnt: Aktuelle Fallzahlen der Johns-Hopkins University, USA.



Eines ist sicher richtig: Die Corona-Krise lässt den Klimawandel nicht verschwinden.



Und Autos mögen wie hier „infectious“ sein. Vor allem aber leisten sie keinen Beitrag zum Klimaschutz, die Eisenbahn schon.

ausbleibender Buchungen hatten die Verkehrsunternehmen „negative Einnahmen“.

Daher stellten die Wettbewerbsbahnen im SPfV den Betrieb am 20. März 2020 ein, um Verluste zu minimieren und um eine Chance zu haben, ihr Angebot nach dem Abklingen der Krise wieder aufzunehmen. Ihre Mitarbeiter mussten in Kurzarbeit gehen. Nicht so bei der DB Fernverkehr: Trotz geringster Passagiernachfrage fuhr sie 75% ihres planmäßigen Angebots. Und obwohl touristische Reisen quasi untersagt waren, gewährte sie sogar weiterhin Rabatte wie Sparpreise und Supersparpreise.

Wirtschaftlich würde ein vorsichtiger Kaufmann niemals so handeln. Dass die Verantwortlichen bei DB Fernverkehr und im Mutterkonzern Deutsche Bahn AG anders entschieden haben, kann zwei Gründe haben, die beide gleich beunruhigend sind:

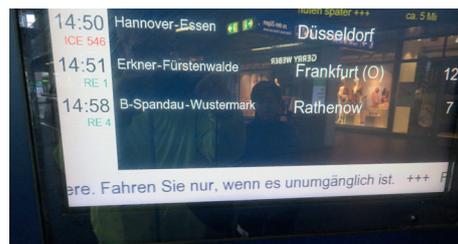
Entweder gibt es eine, vielleicht implizite, Absprache zwischen der Bundesregierung und der DB. Danach würde sich der Bund dafür erkenntlich zeigen, dass das Angebot trotz wirtschaftlicher Unsinnigkeit aufrechterhalten blieb. Es läge eine Art „Auferlegung“ vor. Das zur Leistung verpflichtete Unternehmen würde seine Kosten gegen Nachweis erstattet bekommen. Allerdings hätte der Bund in diesem Fall auch andere Wettbewerber am Markt verpflichten müssen. Schließlich waren und sind die Wettbewerber der DB Fernverkehr ebenso bereit und in der Lage, gegen Erstattung des Aufwands ihr bisheriges Angebot weiter zu fahren. Personal und Fahrzeuge sind vorhanden.

Wie das rechtlich sauber geht, zeigt die Republik Österreich: Sie verpflichtete für ein Angebot im Stundentakt zwischen Wien und Salzburg über eine Notvergabe nicht nur die staatseigenen Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), sondern auch die private WESTbahn.

Oder es ist ganz anders, und es geht der Deutschen Bahn AG eher darum, Druck auf die Bundespolitik auszuüben: In einer Krisensituation, da der Staat zu Hilfeleistungen geneigt ist, um die Wirtschaft zu stabilisieren, könnte die DB mit zusätzlichen Mitteln manches finanzielle Problem abräumen, das gar nichts mit der Krise zu tun hat. Der genannte vermeintlich „krisenbedingte“ Mehrbedarf von acht bis zehn Milliarden Euro deutet darauf hin. Eine aberwitzig hohe Summe, die nicht belegt ist.

DB und Bund müssen jetzt transparent und nachvollziehbar machen, wieviel Geld für welche Zwecke benötigt wird. Wenn es tatsächlich darum geht, Transportunternehmen des DB-Konzerns zu stützen, dann muss gleiches Recht für alle gelten.

Noch ist die Vereinbarkeit der Eigenkapitalerhöhung für die Deutsche Bahn AG aus dem Klimapaket der Bundesregierung mit europäischem Wettbewerbsrecht nicht geklärt. Gleich noch ein Finanzpaket für den integrierten Konzern dürfte ohne intensive Aufklärung kaum vermittelbar sein.



© mofair.

*Das wollte niemand sehen, und doch musste es wohl sein: Mahnung an die Fahrgäste, besser nicht zu fahren.*



© mofair.

*Touristen hätten das Brandenburger Tor für sich allein gehabt – wenn sie hätten kommen dürfen.*



© Markus Berger.

*Die private WESTbahn fährt nun im Rahmen einer Notvergabe zwischen Salzburg und Wien in Österreich.*

**IMPRESSUM:** mofair e. V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, Tel.: +49 (0)30 53149147-6  
**V.i.S.d.P.:** Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.; info@mofair.de, www.mofair.de